取扱説明書

*取り付ける前に必ずお読みいただき、内容をよく理解して正しくお使いください。
*この取扱説明書は、いつでも取り出して読めるよう大切に保管してください。
*この商品もしくはこの商品を取り付けた車輌を第三者に譲渡する場合は、必ずこの取扱説明書も併せてお渡しください。

ＯＨＣ－４バルブヘッド ビッグボアキット　１２４ｃｃ	適応車種	商品NO.
	ＡＰＥ１００ ＸＲ１００モタード	６４２２０

この度はデイトナ「ＯＨＣ－４バルブヘッド　ビッグボアキット」をお買い上げ頂きまして、誠にありがとうございます。
ご使用前には必ずこの取扱説明書をよくお読みください。また、取付前に必ず商品の内容をお確かめください。
万一お気づきの点がございましたら、お買い上げ頂いた販売店にご相談ください。

■ご使用前に必ずご確認ください■

本書では正しい取付、取扱方法および点検整備に関する重要な事項を、次のシンボルマークで示しています。
取扱説明書内の指示や注意事項を守らずに使用した事による事故や損害については、当社は一切の責任を負いません。

⚠警告	要件を満たさずに使用しますと、死亡または重傷に至る可能性が想定される場合を示してあります。
⚠注意	要件を満たさずに使用しますと、傷害に至る可能性または物的損害の発生が想定される場合を示してあります。

実施	行為を強制したり指示する内容を告げるものです。	禁止	禁止の行為であることを告げるものです。
法令違反	条件次第では法令違反となることを告げるものです。	その他	その他の警告及び注意を告げるものです。

⚠警告

禁止

・　締め切ったガレージ内部や通気の悪い場所で長時間エンジンをかけないでください。一酸化炭素中毒になる恐れがあります。
・　ガソリンは非常に引火しやすいため、作業場所は一切の火気をさけてください。また、蒸発（気化）したガソリンは爆発の危険もあるので、通気の良い場所で作業を行ってください。
・　この商品に、不用意に曲げ・切削・溶接等の加工を行った場合、重大な事故につながる恐れがあります。商品には指定以外の加工を施さないでください。
・　この商品は、記載されている適応車種以外の車両には使用しないでください。

実施

・　作業は、車両を安定して支えられるスタンド等を用意して安全を確保したうえで行ってください。
・　商品を取り付ける際、使用する純正部品および車両各部に欠損・損傷がみられた場合はその部品の再使用を避け、新しい部品に交換してください。そのままご使用になられますと、重大な事故につながる恐れがあります。

その他

・　走行中に異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停車させ、異常箇所を点検してください。

⚠注意

実施

- この商品の取り付けにはエンジン脱着と分解組み立てが必要になります。別途ホンダ純正のサービスマニュアルをご用意していただき、確実な作業を行ってください。また、この取扱説明書やホンダ純正サービスマニュアルは基本的な技能や知識を持った方を対象としております。適切な工具の準備が不十分であったり、または取り付け経験が無かったりする場合は、技術や経験を有したショップへ作業を依頼されることをお勧めいたします。
- 作業を行う際は、必ずエンジンやマフラーが冷えている状態で行ってください。熱い状態で作業を行うと、火傷を負う原因となります。
- 作業を行う際は、その作業に適した工具を用意してから作業を行ってください。不適切な工具で作業を行うと部品を破損したり、ケガをしたりする可能性があります。
- ボルト・ナット類の締め付けはトルクレンチを使用して、必ずそれぞれのサイズに合った規定の締め付けトルクで締め付けてください。
- 取り付け後約１００ｋm走行しましたら各部を点検し、ネジの増し締め確認をおこなってください。その後は約５００ｋm毎に必ず点検を行ってください。
- 部品や車両には、エッジや突起がある場合があります。作業は手を保護して行ってください。

禁止

- 空ぶかし、急加速、急激なエンジンブレーキはエンジンに高い負荷がかかりますので避けてください。エンジンの耐久性に悪影響をおよぼすだけでなく、クランクシャフトの破損につながる恐れがあります。

法令違反

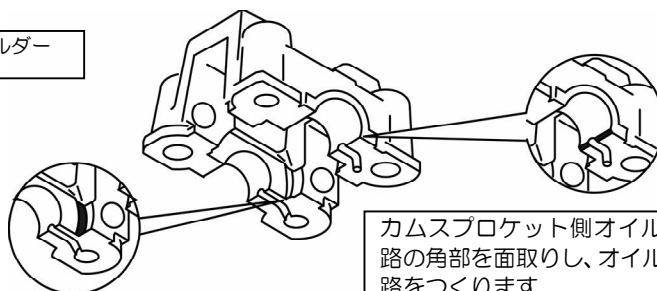
- 一般公道では、道路交通法に則した制限速度に準じた運行を行ってください。一般公道を制限速度を超える速度で走行した場合、ライダー自身が道路交通法（速度超過）によって罰せられます。

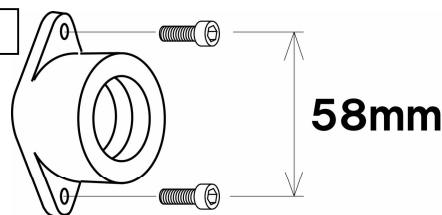
その他

- この商品あるいはこの商品を取り付けたオートバイを第三者へ譲渡する場合には、必ずこの取扱説明書も併せてお渡しください。
- 補修部品をお求めの際などに必要になりますので、この取扱説明書は大切に保管してください。
- この商品を取り付けるとオートバイの性能が変化します。特に交換直後など慣れるまでは十分に注意して操作し、オートバイの感覚を確かめてください。
- この商品は、予告なしに価格や仕様の変更をする場合があります。また、本文中に紹介した商品についても同様です。あらかじめご了承ください。

□　４バルブヘッド装着についての注意事項　□

実施

- この商品を取り付ける際カムシャフトホルダーは純正品を使用しますが、一部切削加工が必要になります。もし加工をしないで取り付けた場合、カムシャフトの破損およびカムシャフトホルダーの異常磨耗の原因となり、エンジン故障の原因となりますので必ず確認、加工を行ってください。（手順 7-2 参照）

・ この商品の吸気マニホールドには、純正キャブレター用のマニホールドを取り付ける事ができません。取り付けピッチ５８mmのラバーマニホールドを使用したビッグキャブが取り付け可能です。

専用キャブレターキットは、
ＰＥ２８キャブレターキット（６４０７８）
（MJ122、SJ35、カッタウェイ 2.0）
ＰＥ２４キャブレターキット（６４０８３）
（MJ115、SJ50、カッタウェイ 3.0）
が設定されています。

・ この商品を装着した場合はハイオクガソリンを使用してください。

・ エンジンの最高回転数は 12500ｒｐｍとしてください。

・ エンジンオイルは 100%化学合成の 10W-40～60 をご使用ください。またオイル交換は 500ｋｍを目処にまめにおこなってください。

・ オイルクーラーと油温計は必ず装着し、油温の管理を行ってください。また、オイルポンプも強化タイプと交換し、オイルポンプの取説に従ってオリフィスの穴加工を行うなどして潤滑系統を確実に機能させてください。

・ オイルポンプおよびその下部にあるストレーナ（金網）のチェックとメンテナンスは定期的に行ってください。

・ この商品のクランクシャフトは遠心フィルター室を装備しておりませんので、外部のオイルフィルターを使用するか、オイルフィルター装備のスペシャルクラッチカバーを同時装着してください。

禁止

・ この商品のピストンは当社ロングストロークseveralクランクおよび純正クランク専用のため、他社のストロークアップクランクとは組み合わせないでください。またピストンリングはメッキシリンダーに対応しておりませんので、オールアルミのメッキシリンダーと組み合わせての使用はしないでください。

・ この商品のクランクシャフトには純正の ACG ロータを取り付けて使用しないでください。重いＡＣＧロータを取り付けて急加減速を繰り返すとクランクに負担がかかり、クランク破損につながる恐れがあります。市販のアウターロータキットなど純正より軽量なＡＣＧロータの電装系に交換してください。

・ この商品のクランクシャフトには、ドリーム５０用純正クラッチカバーを組み合わせて使用しないでください。ＡＰＥ１００とドリーム５０ではクランクシャフト形状が違うため、クラッチカバーのオイルシール内部の正しい位置にクランクシャフトの端が届かず、オイル通路を確保できません。潤滑不良でエンジンが破損しますので、この組み合わせでは使用しないでください。

・ 点火プラグはデイトナMAX　ＦＩＲＥプラグ（61481）もしくはＮＧＫの CR8E 相当品をご使用ください。ただし焼け具合により、熱価は調整してください、

その他

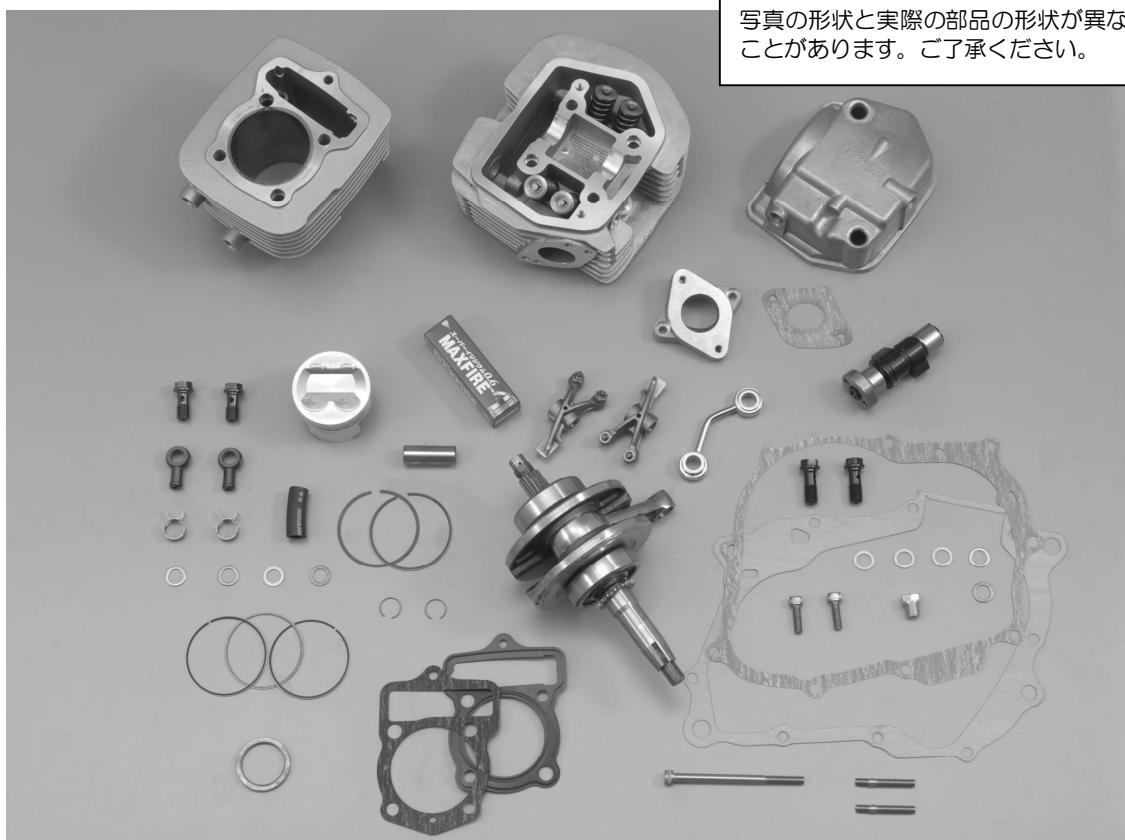
・ ご本人以外が取り付けを行う場合、取り付けをされる方（販売店も含む）は、取り付け完了後各部の緩み、不具合等点検後、正常な作動の確認と危険箇所（バリ、突起物）無きことを確認のうえ、注意事項を説明しこの説明書も必ず一緒にお客様へお渡しください。

・ レース等、競技目的の使用は自己責任にて、保証の対象外であることをご了承のうえ使用してください。

□　本商品の特徴　□

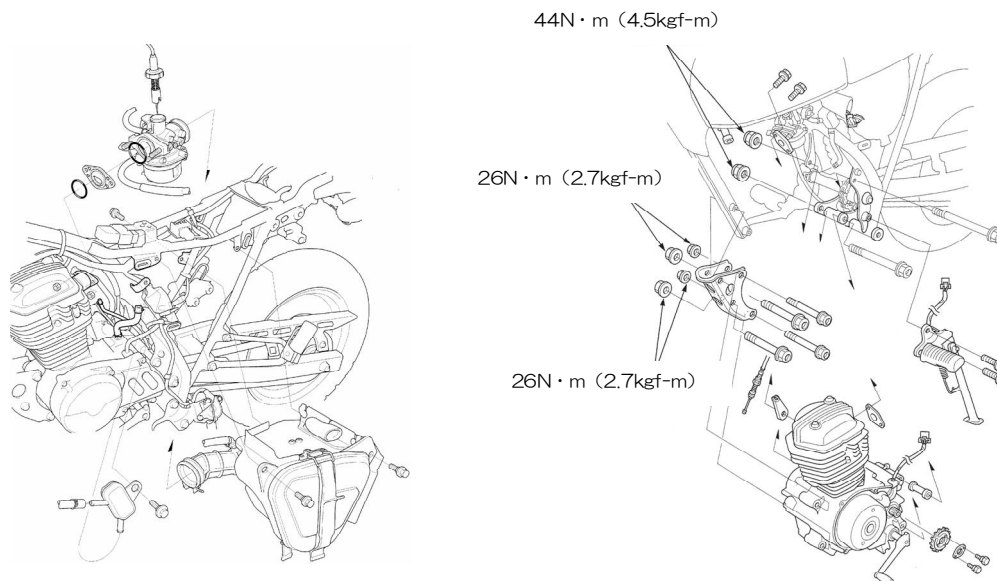
- OHC ヘッドのシンプルさと、４バルブの吸排気効率を両立したシリンダーヘッド。
- オイルシャワータイプの専用ヘッドカバー。
- ニードルローラーベアリング採用のカムシャフト。
- イリジウムプラグ“MAX　FIRE”付属。

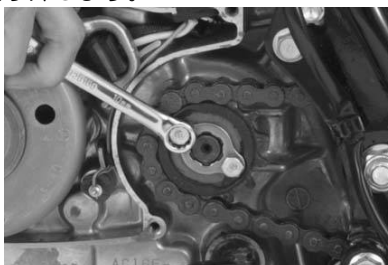
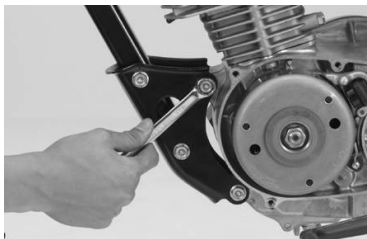
□ 商品内容 □

写真の形状と実際の部品の形状が異なることがあります。ご了承ください。

NO	パーツ名		サイズ(mm)	数量	NO	パーツ名	サイズ(mm)	数量
1	シリンダーヘッド ASSY.			1	13	バンジョー	φ8	2
		インテークバルブ	（1 に組込済）	2	14	バンジョーボルト（赤）	M10x21	2
		エキゾーストバルブ	（1 に組込済）	2	15	バンジョーボルト（黒）	M10x26	2
		バルブスプリング	（1 に組込済）	4	16	プラグボルト（白）	M10x12	1
		バルブコッター	（1 に組込済）	8	17	シーリングワッシャー（銅）	M10用	9
		リテーナー	（1 に組込済）	4	18	六角穴付きボルト	M6x95	1
		ステムシール	（1 に組込済）	4	19	六角穴付きボルト	M6x15	2
2	ヘッドカバー			1	20	エキゾーストスタッドボルト	M6	2
3	ロッカーアームセット		IN、EX セット	1set	21	クランクケースガスケット		1
4	カムシャフト			1	22	R．ケースカバーガスケット		1
5	インテークマニホールド			1	23	シリンダーヘッドガスケット		1
6	シリンダー φ57			1	24	シリンダーベースガスケット		1
7	4V ピストン φ57			1	25	マニホールドガスケット		1
8	ピストンリングセット			1set	26	エキゾーストガスケット		1
9	ピストンピン14mm			1	27	耐油ホース	φ8ｘL32	1
10	ピストンピンサークリップ		14mm	2	28	ホースクリップ		2
11	クランクシャフト ASSY.			1	29	MAXFIRE プラグ	CR8EIX 相当	1
12	オイルライン			1				

□ 取付方法 □

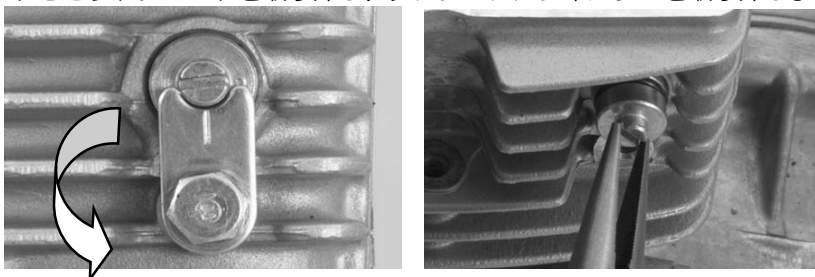
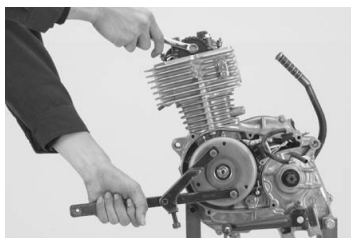
取り付け前に、商品の内容をご確認ください。
エンジン脱着作業はレーシングスタンド等を用いて車体をしっかりと保持し、安全に作業を行ってください。
エンジンおよびマフラーが冷えていることを確認して作業を開始してください。
詳細についてはホンダ純正サービスマニュアルを用意し、参照のうえ作業を行ってください。

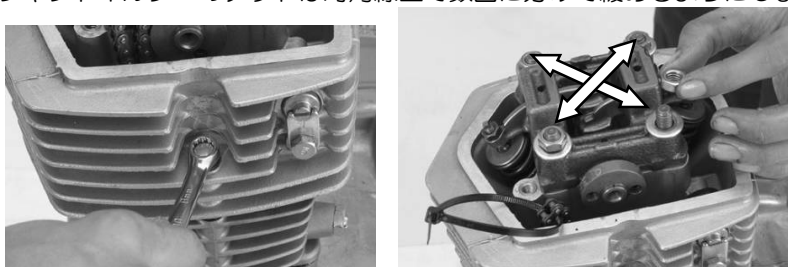
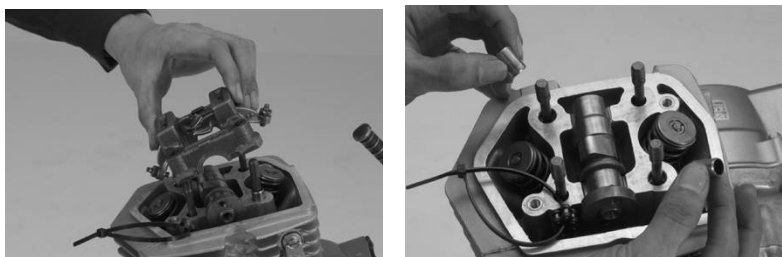
1. エンジンの取り外し

1-1.　エンジンオイルを抜き取ります。
1-2.　シート、タンク、キャブレター、エキゾーストマフラー、サイドスタンドスイッチのカプラー、左側ステップを取外します。

1-3.　クラッチケーブル、ドライブスプロケット（チェーン）、ACG からのハーネス（カプラ）、プラグキャップ、ケース後部のブリーザーホースを取り外します。

1-4.　クランクケース下側にジャッキまたは当て木を用意し、エンジンハンガーを取り付けているボルトを緩めて取り外し、エンジンを車体から取り外します。

⚠注意
エンジンを落とさないように
注意して作業してください。

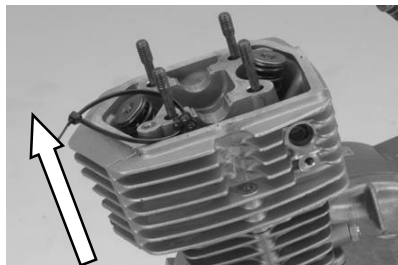
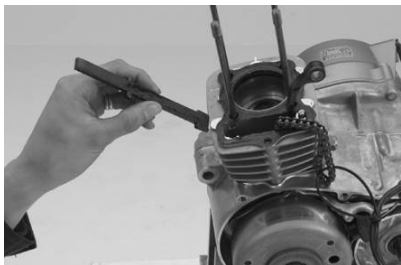
2. シリンダーヘッド、シリンダーの分解

2-1. ヘッドカバーボルト２本を緩め、エンジンからヘッドカバー、カスケットを取り外してください。

2-2. ロックボルトとセットプレートを取り外し、テンションアジャスターを取り外します。

2-3. カムスプロケット取り付けボルトを取り外します。フライホイールをシザースホルダーで固定して作業します。

2-4. カムスプロケットを取り外します。カムチェーンが落ちないように、針金や結束バンドでつりさげておくと効率的です。

2-5. シリンダーヘッドマウントボルトと、カムシャフトホルダーを固定しているナットを緩め、取り外します。カムシャフトホルダーのナットは対角線上で数回に分けて緩めるようにします。

2-7. シリンダーヘッドからカムシャフトホルダーを取り外します。その後カムシャフトとノックピンを取り外します。

⚠注意

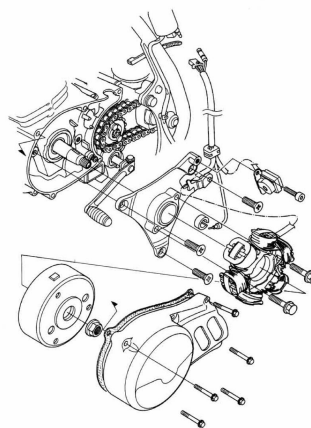
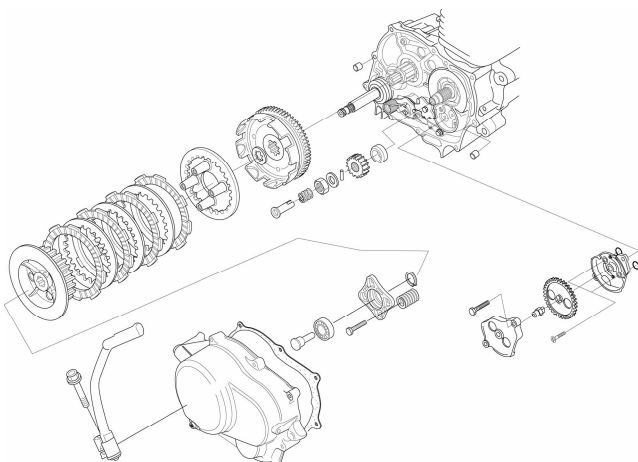
ノックピンは後で組み立てる時に使用しますので、変形させたりキズをつけたりしないように注意してください。
変形させた場合は必ず新しい物と交換してください。

2-8. シリンダーヘッドを取り外します。

2-9.　ノックピンとカムチェーンガイドを取り外し、シリンダーを取り外します。その後クランクケース側のノックピンも取り外します。ケース側のノックピンはヘッド側に使用しているものと違いますので、間違えないように注意してください。

⚠注意
ノックピン、カムチェーンテンショナー、アジャストボルト等は後で組み立てる時に使用しますので、キズや変形、また磨耗の状態をよく確認してください。磨耗がひどかったり、キズや変形が見られる場合は必ず新しい物と交換してください。

2-10.　取り外したシリンダーから、ロックナットとアジャストボルトを取り外します。カムチェーンテンショナーもシリンダーから取り外します。

2-11.　ピストンピンサークリップをラジオペンチ等で取り外し、ピストンピンを抜いてピストンを取り外します。

⚠注意
ピストンピンクリップがクランクケース内部に落下しないように、クランクケースの開口部をウエスで覆って作業してください。

3. クラッチ、ステーターコイルベースの分解

3-1.　キックペダルを取り外し、R クランクケースカバーを取り外します。
3-2.　クランクシャフト端に差し込まれている、オイルスルーとオイルスルースプリングを取り外します。

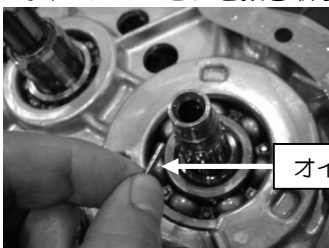
3-3.　オイルポンプを取り外します。

3-4.　プライマリドライブギヤナットを緩め、取り外します。

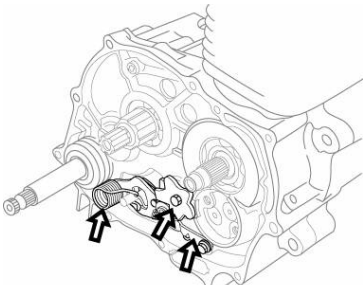
クランクの回り止めには、写真のように取り外したギヤをかませるか、ホンダ純正ギヤホルダー（ホンダ純正部品番号 07724-0010100）を使用します。

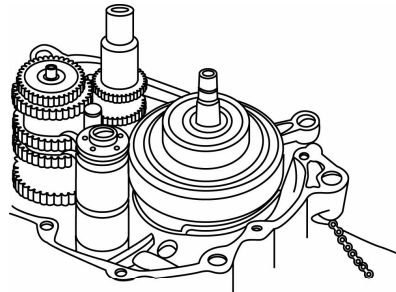
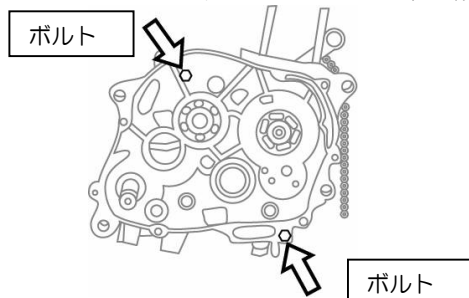
3-5.　キックシャフトについている、カラーとスプリングを取り外します。

3-6.　クラッチとプライマリギヤを取り外します。
3-7.　オイルスルーピンを抜き取ります。

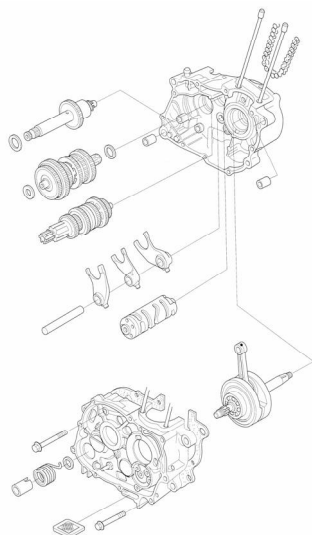
3-8.　エンジン左側の、ACG ロータとステーターコイルベース類を取り外します。クランクシャフトについているウッドラフキーを、クランクシャフトから取り外します。
3-9.　カムチェーンを取り外します。

⚠注意
手順 3-7 で取り外したオイルスルーピンと、手順 3-8 で取り外したウッドラフキーは組み立て時に再利用しますので、なくさないように優位してください。
また、状態を確認して磨耗やキズ、曲がりなどが見られる場合はそのまま使用せずに新しいものと交換してください。

4. クランクケースの分割

4-1.　ギヤシフト周りの部品を取り外します。

この時点でキットのシリンダーとクランクケースの接触が無いか、手順 6-1 の内容について確認しておきます。
確認のうえ、加工が必要である場合はケースを分解している時点で加工・洗浄しておくと効率的です。

4-2.　クランクケースのボルト２本を緩めて取り外し、クランクケースを分割します。

左側のクランクケースが残るように分解します。

4-3.　純正ガスケットおよびノックピン、クランクシャフトを取り外します。

5. クランクシャフトの交換、クランクケースの組み立て

5-1.　クランクケースに残っている純正ガスケットを除去します。ガスケットのカスなどがケースに残らないように注意してください。

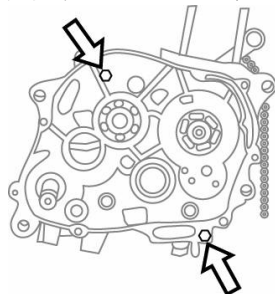
5-2.　部品番号１１（以後部品番号は[11]_などと表記します。）のクランクシャフトをパーツクリーナー等で洗浄し、コンロッド大端部とサイドベアリングにエンジンオイルをたっぷりと塗布します。

5-3.　クランクケースに[11]クランクシャフトを組み込みます。

5-4.　手順 4-3 で取り外したノックピンを取り付けて、キットの[21]クランクケースガスケットを取り付けます。

5-5.　トランスミッションおよびキックシャフトが正しく組み込まれているか確認したら、右側のクランクケースをかぶせます。

> トランスミッションを分解もしくは交換した場合、組み立てについてはホンダ純正サービスマニュアル、もしくは交換するトランスミッションキットの取扱説明書を参照してください。

5-6.　手順 4-2 で取り外したボルト２本を締め付けクランクケースを組み立てます。

> 締め付けトルク
> 10N・m（1.0kgf-m）

締め付け後、クランクシャフトやトランスミッションなどのシャフト類がスムーズに回ることを確認してください。

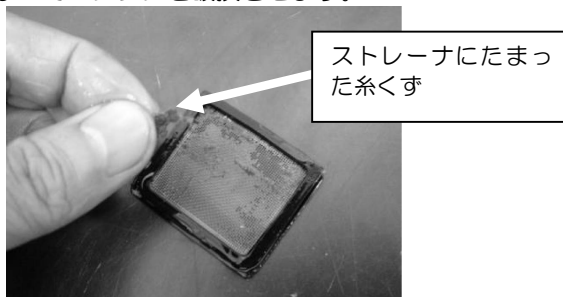
5-7.　分解した工程を戻り、エンジンを組み立てます。
（手順 4-1 より：ギヤシフト周りの部品の取り付け）

> ＡＣＧロータの取り付けについては、取り付けるアウターローターキット等の取扱説明書を参照してください。

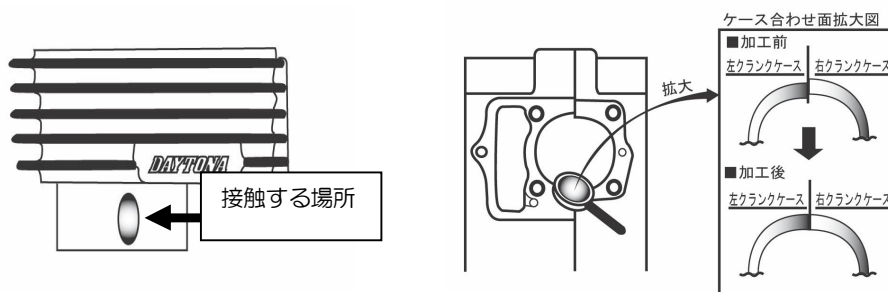
（手順 3-7 より：オイルスルーピンの取り付け）
（手順 3-6 より：プライマリードライブギヤとクラッチの取り付け）
（手順 3-5 より：プライマリドライブギヤナットの締め付け）

> 締め付けトルク
> 39N・m（4.0kgf-m）

（手順 3-3 より：オイルポンプの取り付け）
（手順 3-2 より：オイルスルーの取り付け）
（手順 3-1 より：Rクランクケースカバーの取り付け）

クランクケースカバーのガスケットは[22]R.ケースカバーガスケットを使用します。
また、オイルポンプ下部にあるストレーナ(金網)は必ずきれいにして組み立ててください。部品をウエスでふいた状態で組み込んだり、軍手で作業したりするとこのストレーナに糸くずがつまり、オイルが回らなくなってエンジンを破損させます。

潤滑系統のトラブルはエンジンに致命的なダメージを与えるので、定期的に掃除するようにしてください。

6. ビッグボアシリンダーの取り付け

6-1. 左右のクランクケースにずれがあるなどの原因で、シリンダースリーブ部とクランクケースが強く接触する場合があります。接触した状態で使用するとスリーブが変形し、エンジントラブルの原因となりますので、接触していないか必ず確認してください。

接触が見られる場合は上右の図のようになるよう修正します。その際クランクケース内部に異物が入らないようにウエスをつめておくなどの予防策を施してください。加工を行った場合は、エンジンをアイドリング状態で数分間動かし、その後オイル交換を行ってください。

6-2. [7]ピストンの、ピストンピン穴の片側に[10]ピストンピンサークリップを取り付けます。

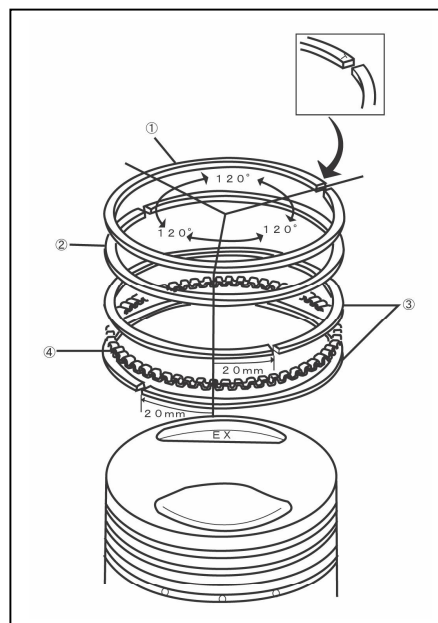
6-3. [7]ピストンに、[8]ピストンリングを取り付けます。

■ピストンリングの特徴

①トップリング
リング外周にメッキ処理がしてあります。リング合口の“T”印をピストントップ方向に向け、装着してください。

②セカンドリング
パーカライジング処理により、リング全体が黒色になっております。
リング合口の“T”印をピストントップ方向に向け、装着してください。

③オイルリングサイドレール
他のリングとは違い薄いリングになります。上下方向はありません。

④スペーサー
ばね状のリングで、エキスパンダとも呼びます。

6-4.　[7]ピストンのピストンピン穴、ピストンリングにオイルを塗布します。

6-5.　[9]ピストンピンと、コンロッドのピストンピン穴にオイルを塗布します。

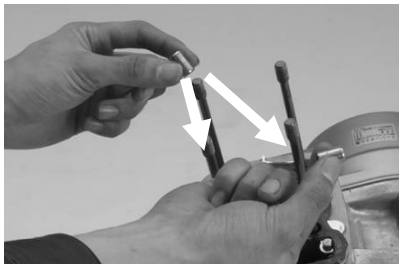
6-6.　リングの装着が終わった[7]ピストンに、[9]ピストンピンを装着し、コンロッドに取り付けます。

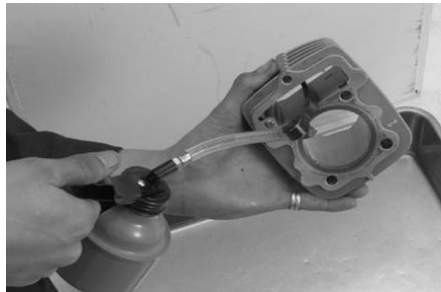
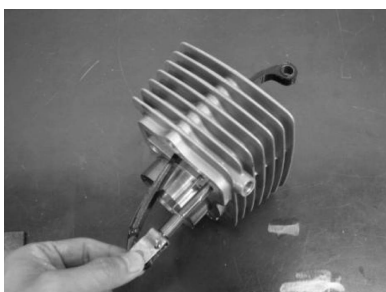
⚠注意
ピストンのリセス部分の”EX”印は必ず排気側に向け装着してください。

6-7.　[10]ピストンピンサークリップを取り付けます。

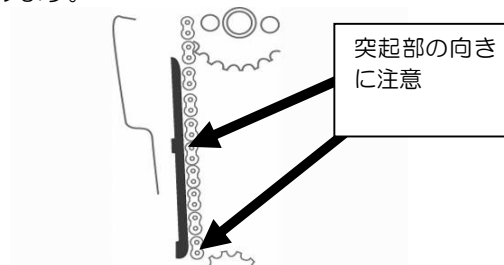
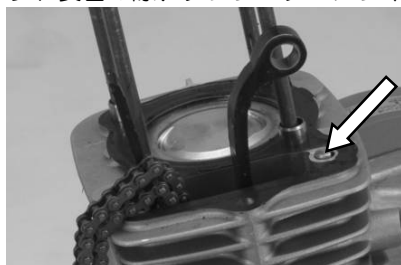
⚠注意
サークリップをクランクケース内部に落とさないようにウエス等をつめて作業してください。

6-8.　クランクケースとシリンダー合わせ面をきれいに脱脂清掃します。

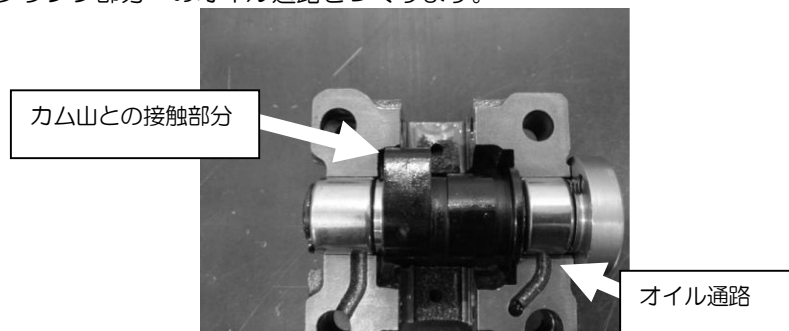
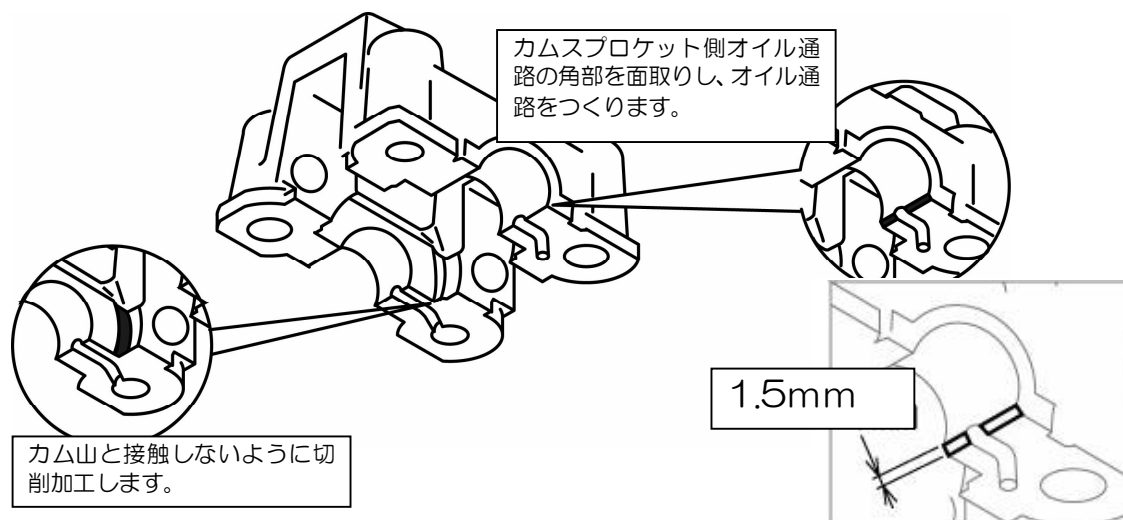
6-9.　手順 2-9 で取り外した純正ノックピンと、[24]シリンダーベースガスケットをクランクケースに取り付けます。

⚠注意
ベースガスケットはシリンダーオイルライン穴をオフセットさせて APE50/100 クランクケース共用使用できるようにしています。そのため分解整備時のベースガスケットの再利用は控えてください。
ベースガスケットのオイルライン穴がギリギリの場所を通りますのでガスケットの破れ等がないように注意して下さい。

6-10.　[6]シリンダーに、純正カムチェーンテンショナーを取り付け、シリンダー内壁にオイルを塗布します。

6-11. シリンダーをピストンに取り付けます。ピストンリングの合口がずれないように注意し、指で少しずつリングを押さえながら、シリンダーにピストンを挿入します。

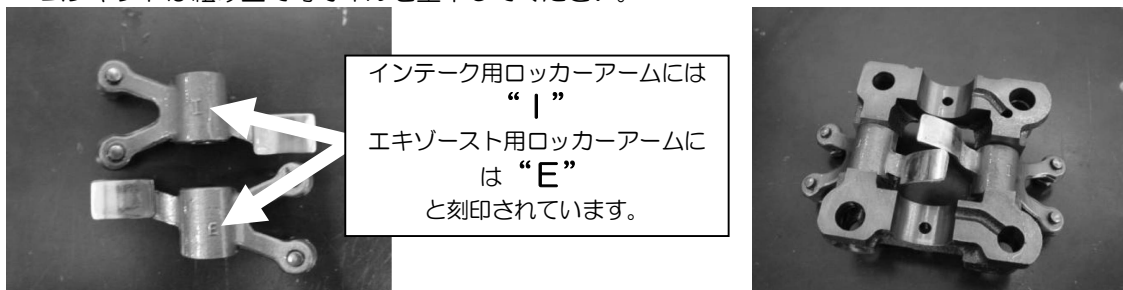
6-12. ピストンがシリンダーにはまったら、カムチェーンをシリンダーに通してシリンダーを沈め、クランクケースにシリンダーをはめ込みます。

6-13. カムチェーンには結束バンドや針金を通しておき、カムチェーンを引き上げておきます。その後カムチェーンガイドをシリンダーに取り付けます。

6-14. カムチェーンテンショナーは写真のようにシリンダー上面位置でセットしてください。シリンダーヘッド装着の際、テンショナーアジャストボルトの位置合わせが容易になります。

7. 4バルブシリンダーヘッドの取り付け

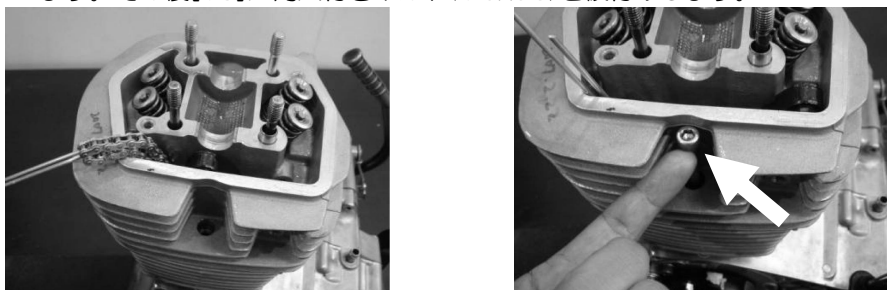
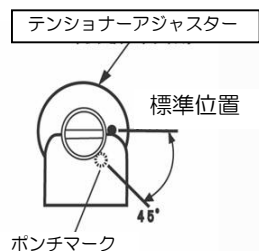
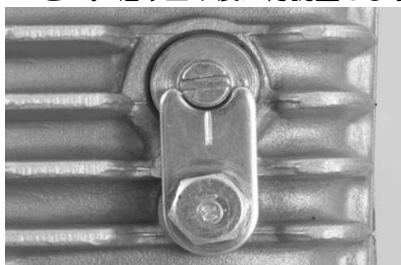
7-1. 手順 2-7 で取り外したカムシャフトホルダーから、ロッカーアームシャフトを抜き取り、ロッカーアームを取り外します。

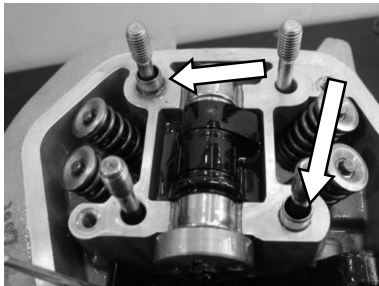
7-2. カムシャフトホルダーに[4]カムシャフトを置いて、カム山とカムシャフトホルダーが接触する部分を確認後、接触部分を切削除去します。また、カムスプロケット側のオイル通路出口がふさがりますので、この部分のフランジ内側にオイルが回るよう図のように面取り加工（幅１mm～1.5mm）を行い、フランジ部分へのオイル通路をつくります。

加工後は部品をきれいに洗浄して、切削粉などがエンジン内部に入らないように注意してください。

7-3.　[3]ロッカーアームのＩＮとＥＸを刻印によって確認したら、純正ロッカーアームシャフトを使用して手順 7-2 で加工したカムシャフトホルダーに取り付けます。ロッカーアーム、ロッカーアームシャフトは組み立て時オイルを塗布してください。

インテーク用ロッカーアームには
“Ｉ”
エキゾースト用ロッカーアームには“E”
と刻印されています。

7-4.　シリンダーに、ノックピンと[23]ヘッドガスケットを取り付けます。

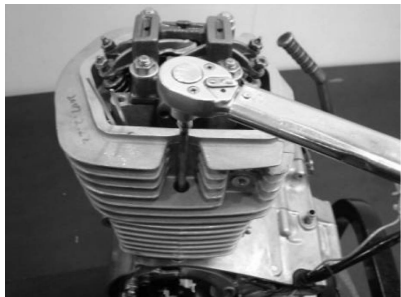
ノックピン位置は矢印の位置になります。

7-5.　カムチェーンを[1]シリンダーヘッドＡＳＳＹ．に通し、シリンダーヘッドをシリンダーに取り付けます。その後[18]六角穴付きボルト(M6x95)を仮付けします。

7-6. テンショナーアジャスターを、カムチェーンテンショナーに通しながらシリンダーヘッドに取り付け、セットプレートをロックボルトで固定します。アジャスターの位置は標準位置で設定してください。組み上げ後に再調整します。

7-7. [4]カムシャフトのニードルローラーベアリング内部に、十分にオイルを塗布します。シリンダーヘッドのカム部分のくぼみにも、オイルを入れておきます。

7-8. ノックピン２個と、[4]カムシャフトをシリンダーヘッドに取り付けます。

ノックピン位置は矢印の位置になります。

7-9. 手順 7-3 で組み立てたカムシャフトホルダーをシリンダーヘッドに取り付けます。ワッシャを取り付け、ナットを対角に数回に分けて均等に締め付けます。

締め付けトルク
20N・m（2.0kgf-m）

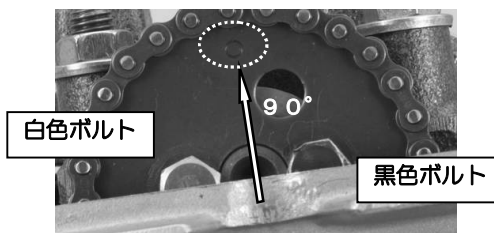
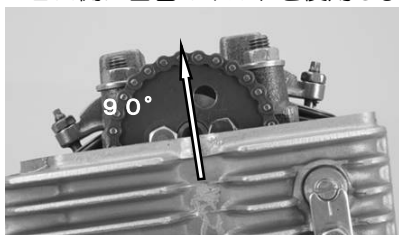
7-10. 手順 7-5 で仮止めしていた[18]六角穴付きボルト(M6x95)を規定トルクで締め付けます。

締め付けトルク
12N・m（1.2kgf-m）

7-11. フライホイールのマーク、もしくはプラグホールからドライバーで確認するなどして、上死点を正確に合わせてください。

7-12. カムスプロケットの“O”マークがシリンダーに対し垂直になるようにカムチェーンを取り付け、カムスプロケットをカムシャフトにはめこみます。この時、圧縮上死点がずれていないか確認してください。

7-13. カムチェーン装着後、ボルト２本でカムスプロケットをカムに固定します。ＩＮ側に黒色のボルト、ＥＸ側に白色のボルトを使用します。

白色ボルト

黒色ボルト

7-14. カムスプロケット取り付けボルトを規定トルクで締め付けます。

締め付けトルク
12N・m（1.2kgf-m）

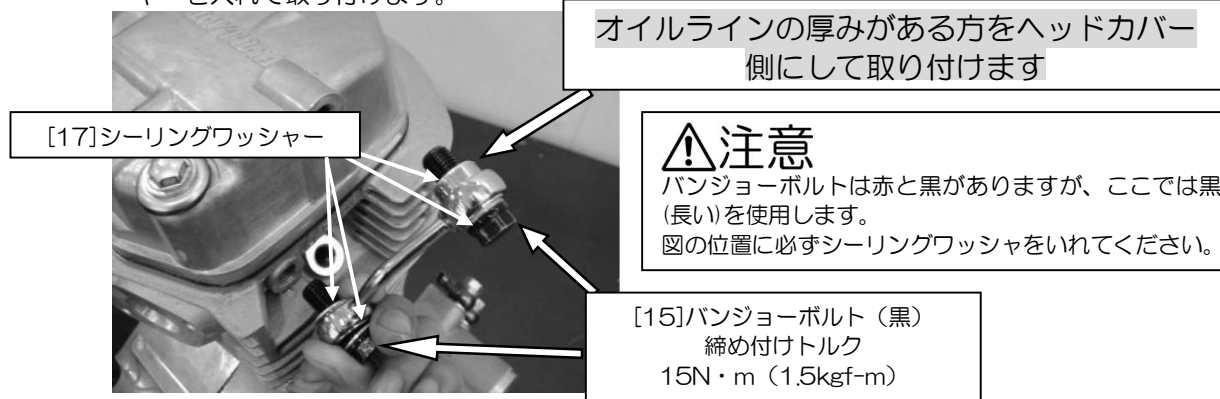
7-15. ピストンを上死点位置に合わせ、この時カムスプロケットの"O"マークがシリンダーヘッド上面に対して垂直になっているか確認します。ロッカーアームとバルブステムの間にシックネスゲージを入れ、バルブクリアランスを測定、調整します。

タペットクリアランス

ＩＮ／ＥＸ共に
0.05±0.02mm

7-16. [2]ヘッドカバーを取り付けます。手順 2-1 で取り外したボルト、ガスケットを使用しますが、ボルトについているラバーが割れていたりする場合は、必ず新しい物と交換してください。

締め付けトルク
12N・m（1.2kgf-m）

7-17. シリンダーヘッドに[12]オイルラインを取り付けます。<u>ここで使用するバンジョーボルトは[15]バンジョーボルト(黒)を使用します。</u>バンジョーボルトをオイルラインの間には、[17]シーリングワッシャーを入れて取り付けます。

オイルラインの厚みがある方をヘッドカバー側にして取り付けます

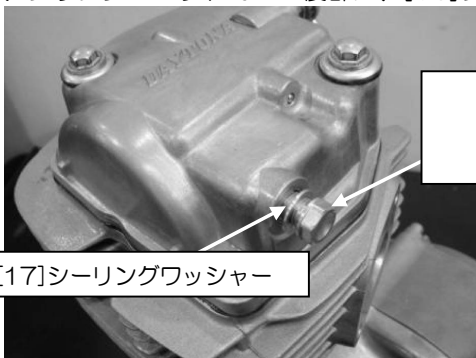
[17]シーリングワッシャー

⚠注意
バンジョーボルトは赤と黒がありますが、ここでは黒(長い)を使用します。
図の位置に必ずシーリングワッシャをいれてください。

[15]バンジョーボルト（黒）
締め付けトルク
15N・m（1.5kgf-m）

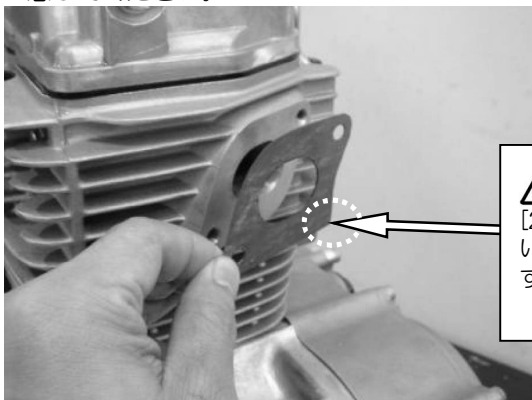
⚠注意

オイルラインの取り付け、取り外しは必ずヘッドカバーが固定されている状態で行ってください。
順番を守らないで取り付け、取り外しを行うとオイルパイプを曲げてしまい、使用できなくなります。ご注意ください。
一度曲がったオイルパイプは修正して使用しないでください。オイル漏れの原因になります。

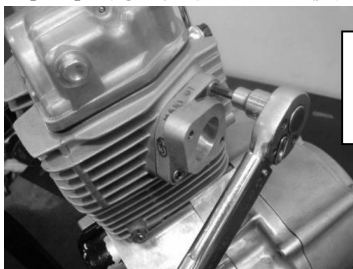
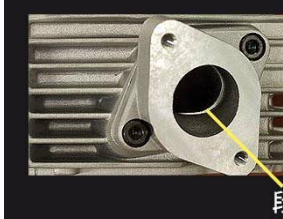
7-18. シリンダーヘッドカバー後部に、[16]プラグボルトを取り付けます。

[16]プラグボルト（白）
締め付けトルク
15N・m（1.5kgf-m）

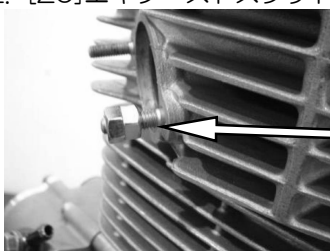
[17]シーリングワッシャー

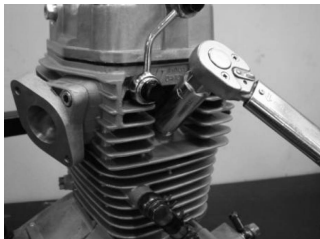
7-19. シリンダー側面に、[17]シーリングワッシャー、[13]バンジョー、[14]バンジョーボルト（赤）、[27]耐油ホース、[28]ホースクリップを取り付けます。

7-20. インテークマニホールドを取り付けます。[25]マニホールドガスケットには、向きがありますので注意してください。

⚠注意

[25]マニホールドガスケットは、とがっている形状が下側にくるように取り付けます。

7-21. シリンダーヘッドに[5]インテークマニホールドを、[25]マニホールドガスケットをはさんで[19]六角穴付きボルトを使用して取り付けます。

[19]六角穴付きボルト　M6x15
締め付けトルク
10N・m（1.0kgf-m）

シリンダーヘッドとマニホールドの間に段差ができる場合がありますが、これは鋳造品同士の誤差によるもので、製品不良ではありません。ご了承ください。
量産品としての性能確認はこの状態で行っておりますが、
段差をならしてスムーズな形状にすることにより更に性能向上させることが可能です。

7-22. [20]エキゾーストスタッドボルトをシリンダーヘッドに取り付けます。

[20]エキゾーストスタッドボルトは六角ナット２個を使用するなどして取り付けます。

7-23. [29]プラグを取り付け、規定トルクで締め付けます。

締め付けトルク
12～15N・m（1.2～1.5kgf-m）

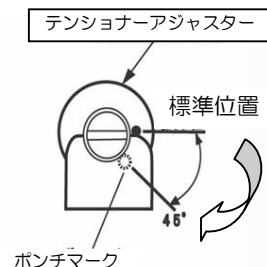
４バルブシリンダーヘッドの取り付け手順は以上です。
その後は取り外し手順を逆にたどり、

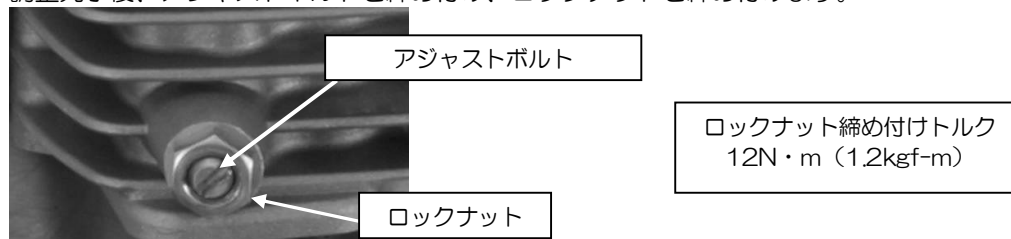
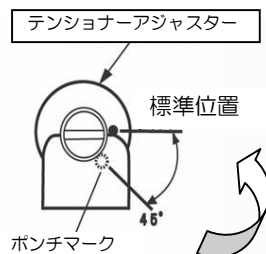
○ エンジンの搭載
○ キャブレター（キャブレターキット）の取り付け
　※取り付け詳細はキャブレターキットの取扱説明書を参照、確認してください。
○ エキゾーストマフラーの取り付け
　※取り付け詳細はマフラーの取扱説明書を参照、確認してください。
○ エンジンオイル注入

などを行い、各部の確認が完了したらエンジンを始動させます。

8. カムチェーン調整

8-1.　エンジンを始動し、暖機運転を行います。暖機終了後エン

テンショナアジャスタを留めているセットプレートボルトを緩め、ポンチマークを標準位置から４５°の位置にずらし、セットプレートボルトを締め付けます。

8-2.　シリンダー側のテンショナアジャストボルトロックナットを緩め、その後テンショナアジャストボルトを緩めます。アジャストボルトを緩めるとスプリングの張力により、カムチェーンテンショナが自動調整されます。
調整完了後、アジャストボルトを締め付け、ロックナットを締め付けます。

ロックナット締め付けトルク
12N・m（1.2kgf-m）

8-3.　テンショナセットプレートボルトを緩め、ポンチマークを標準位置まで戻します。その後、セットプレートボルトを締め付けます。

8-4.　エンジンを始動し、カムチェーンの音が適正であるか確認します。適正でない場合は、テンショナアジャスタのポンチマーク位置を標準位置から４５°の範囲で調整します。

セッティングと慣らし運転

このシリンダーヘッドを装着した場合、
PE28 キャブレター　：　MJ#120～125、SJ#35、カッタウェイ#2.0
PE24 キャブレター　：　MJ#112～115、SJ#48～50、カッタウェイ#3.0
を基本として、マフラーおよびフィルターの仕様によって調整してください。

アイドリング回転数は 2500ｒｐｍを基準としてください。

慣らし運転は 6000rpm 以下の回転数で 100ｋｍ程度の距離を走行してください。その後オイル交換を行い、少しづつ回転数を上げていってください。
その後の使用回転数は 12500rpm を越えない範囲でスプロケットセッティングを行い走行してください。

□　オプション品　□

商品名	品番	税込価格	備考
レーシングアウターローター	62421	¥68,250	
PE28 キャブレターキット	64078	¥27,300	ハイスロ、キャブ、フィルターのキット。ただし APE に取り付ける場合、ブレーキレバーホルダーが別途必要です。
FCC 強化クラッチキット	47914	¥12,075	
オイルクーラーキット（7段コア）	61785	¥26,040	
オイルクーラーキット（10 段コア）	62759	¥28,350	
コンパクトテンプメーター	47101	¥6,825	
ホースジョイントフィッティング	43350	¥3,465	テンプメータのセンサーを取り付けるパーツです。

□　補修部品　□

2007 年５月時点での品番および価格となります。

商品名	品番	税込価格	備考
シリンダーヘッド ASSY.	64683	¥42,000	バルブ組込済みのシリンダーヘッド単品
シリンダーヘッド COMP.	64684	¥21,000	バルブなしのシリンダーヘッド単品
インテークバルブ（１本）	64685	¥2,310	
エキゾーストバルブ（１本）	64682	¥3,150	
バルブスプリング（１本）	46604	¥1,050	
リテーナー（１個）	64680	¥1,260	
バルブコッター（４個）	26550	¥525	４個１セット。バルブ２本分
ステムシール（２個）	26551	¥1,575	２個１セット。バルブ２本分
ヘッドカバーCOMP.	64686	¥3,465	
ロッカーアームセット	64688	¥6,300	IN／EX セット。タペットアジャストスクリュ付き
カムシャフト ASSY.	64687	¥12,600	
インテークマニホールドセット	64681	¥6,300	マニホールドとマニホールドガスケットのセット
クランクシャフト ASSY.	47935	¥31,290	
六角穴付きボルト　M6x95	------	---------+	
六角穴付きボルト　M6x15	32784	¥32	１本
シリンダー単体	60914	¥12,600	
４V ピストン単体	64689	¥6,300	ピストンのみ
ピストンリングセット	60915	¥3,150	
ピストンピン	60916	¥525	
サークリップセット	60917	¥315	14mm サークリップ２個入り
ピストンキット	64690	¥11,550	ピストン、ピストンリング、ピストンピン、サークリップ、ヘッドガスケット、ベースガスケット、マニホールドガスケット、エキゾーストガスケットのセット。 クランクケースのガスケットは含みません。
ガスケットセット	64691	¥2,940	ヘッドガスケット、ベースガスケット、マニホールドガスケット、エキゾーストガスケットのセット。 クランクケースのガスケットは含みません。
バンジョーセット	60920	¥1,260	赤いバンジョーボルト１本、バンジョー１個、シーリングワッシャー２枚のセット。
耐油ホース　14 x ８　L32	64692	¥315	
オイルライン	64695	¥2,625	
バンジョーボルト（黒）	64740	¥1,260	黒いバンジョーボルト１本と、シーリングワッシャー２枚のセット。
ボルト（白）	64693	¥683	ヘッドカバー後部をふさぐ、白いボルト１本入り
エキゾーストスタッドボルト	64694	¥315	２本１セット
ホースクランプセット	32780	¥210	１４mm 用ホースクランプ２個
MAXFIRE プラグ	61481	¥2,310	CR8EIX 相当

□　ホンダ純正部品（参考）　□

ガスケット、クランクケース	11191-KN4-750	クランクケース中央
ガスケット、R クランクケースカバー	11393-KN4-750	クラッチカバー部
ガスケット、L クランクケースカバー	11394-KN4-750	ACG カバー部

□ サービスデータ □

※長さの単位は mm とします。

		標準値	使用限度
バルブクリアランス	IN／EX	0.05±0.02	
バルブガイド	内径（IN）	5.000～5.012	5.032
	内径（EX）	5.000～5.012	5.032
バルブ	ステム外径（IN）	4.975～4.990	4.970
	ステム外径（EX）	4.960～4.975	4.955
	ステムとガイドのすきま（IN）	0.010～0.035	0.06
	ステムとガイドのすきま（EX）	0.030～0.055	0.08
	バルブシートあたり幅	0.8～1.0	1.5
バルブタイミング	カムリフト中心角（IN）	102°（ATDC）	
	カムリフト中心角（EX）	105°（BTDC）	
バルブスプリング	バルブスプリング自由長	39.16	38.16
シリンダーヘッド	ヘッド面の歪み		0.05
クランク	クランクシャフト振れ幅	±0.03 以下	±0.08

株式会社デイトナ 〒437-0226 静岡県周智郡森町一宮 4805
URL: http://www.daytona.co.jp E-mail: info@daytona.co.jp
◎デイトナ商品についてのご質問、ご意見は「フリーダイヤルお客様相談窓口」0120-60-4955 まで

この用紙は再生紙を使用しております。